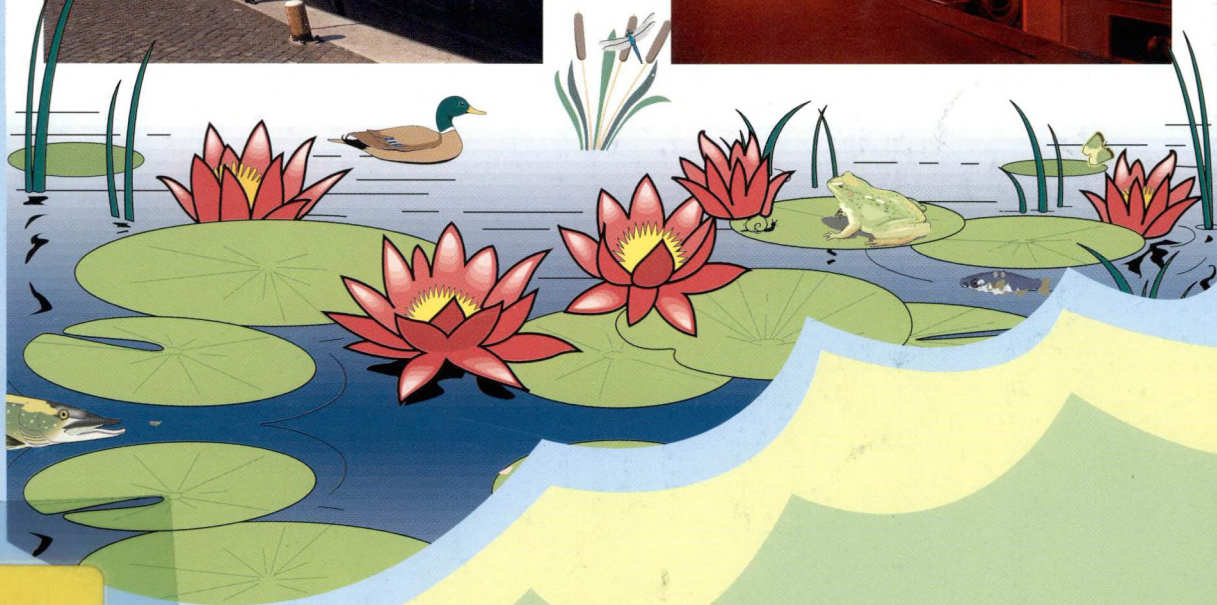


27

# Jaarboek 1999

## Afdeling Boven- Schelde



J



Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

01.3.



*Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
Departement Leefmilieu en Infrastructuur  
Administratie Waterwegen en Zeewezen*

**Jaarboek**   **A**fdeling   **1999**  
                  **B**oven-  
                  **S**chelde



# Inhoud

Voorwoord	4
Visie en Missie	5
<b><u>Cel Investerings</u></b>	
<u>Meerjarenprogramma</u>	6
- Beleidsanalyse maritieme toegang Gent	7
- Economische studie Seine-Schelde	8
- Herwaarderingsprogramma Gentse binnenwateren	9
- Bouwen van kaaimuren	10
<u>Ontwerpen en uitvoeren van werken</u>	11
- <u>Ontwerpstudies</u>	
- Tweede sluis te Evergem	12
- Vernieuwen en ontdubbelen stuwen op de Boven-Schelde	13
- <u>Werken in uitvoering</u>	
- Haven van Gent - Kluizendok	14
- Doortocht Kortrijk	15
- Actieprogramma Watergebonden Infrastructuurwerken te Gent	16
- Bouwen van kaaimuren	17
- Brugherstellingen of -vernieuwingen	18
- Sluis te Zwevegem	19
<b><u>Cel Beheer</u></b>	
- Doelstelling Onderhoud	20
- Onderhoudsbaggerwerken	21
- Onderhoud oevers en de waterweg	22
- Studies	23
- Biodiversiteit	24
<b><u>Cel Exploitatie</u></b>	
- Uitbreiding toeristische vaart binnenstad Gent	25
- Waterbeheersing in het bekken van de Gentse kanalen	26
- Uitbreiding bedieningsuren	27
- Electrabel-kolen naar binnenvaart	28
- Pleziervaart 1999 - Gent	29
- Waterwegen slibben dicht	30
- Schadevaringen	30
- Scheepvaartrechten en waterwegenvignetten	31
<b><u>Cel Financieel Management</u></b>	
- Cijfergegevens investeringen en onderhoud	32
<b><u>Cel Personeelsmanagement</u></b>	
- Personeelsformatie vrouwen/mannen in vte	33
- Leeftijdspirade	33
<b><u>Cel Logistiek</u></b>	
- Cijfergegevens verfraaiingswerken functionele gebouwen	34
<b><u>Cel Juridische en Administratieve Ondersteuning</u></b>	
- Taakoverzicht	35
- Cijfergegevens adviezen en vergunningen	35
<b><u>Organisatie</u></b>	
- Organogram * algemeen	36
* districten	37
- Liggingplan waterwegen	38



Het is met bijzonder groot genoegen dat de afdeling Bovenschelde u haar jaarboek 1999 voorstelt. De informatie over de realisaties, in uitvoering zijnde projecten, en de diverse activiteiten, werd ingedeeld per cel.

U zal merken dat heel wat beleidsvoorbereidend werk aan de gang is of voorbereid wordt, dit in de domeinen maritieme toegang, hinterlandverbindingen, waterbeheersing en integraal waterbeheer. Dit soort activiteiten is essentieel om de toekomst voor te bereiden en veilig te stellen.

Inmiddels wordt vanuit diverse invalshoeken nagegaan of de functionele indeling die de afdelingen kenmerkt niet naar het hogere niveau, dit van de administratie, moet worden opgetild.

Voor de functies “exploitatie” en “investeringen” werd alvast een begin gemaakt met deze vernieuwde aanpak.

Ook de visie, missie en strategische doelen, die hieraan staan weergegeven, zijn aan herziening toe ten einde ze af te stemmen op de beleidsintenties van de nieuwe Vlaamse regering die medio 1999 aantrad en in het bijzonder op de beleidsbrief van onze functioneel bevoegde minister Steve Stevaert.

Ik hoop dat deze publicatie mag bijdragen tot de interne en externe communicatie over de werking van de afdeling Bovenschelde.

ir. Eric Van den Eede  
afdelingshoofd



# *VISIE, MISSIE EN STRATEGISCHE DOELEN VAN DE AFDELING BOVENSCHELDE (AWZ)*

---

## Visie

*De afdeling Bovenschelde wordt binnen de administratie Waterwegen en Zeewezen een voorbeeld van doelmatigheid, integrale aanpak en deskundigheid.*

## Missie

*Wij willen de bevolking en het patrimonium in het ambtsgebied van de afdeling Bovenschelde beveiligen tegen overstromingen, meewerken aan de verhoging van de mobiliteit en alle functies van de waterweg ontwikkelen.*

Wij doen dit door :

- \* de bedrijfszekerheid van de waterwegen en van hun uitrusting te waarborgen door systematisch onderhoud;*
- \* de infrastructuur door nieuwbouw of renovatie tijdig aan te passen aan de behoeften;*
- \* steeds een evenwicht tussen de verschillende functies van de waterwegen na te streven.*

## Strategische doelstellingen

- 1. Bijdragen tot een significante stijging van het aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer tussen de Vlaamse zeehavens onderling, en op de as naar Noord-Frankrijk.*
- 2. Het waarborgen van een maatschappelijk en economisch aanvaardbaar veiligheidsniveau tegen overstromingen, afhankelijk van de omgeving.*
- 3. Bijdragen aan de vermindering van de aanloopkosten naar de Haven van Gent door het verbeteren van de maritieme toegang.*
- 4. Het verhogen van de biodiversiteit in en langs de waterlopen.*
- 5. Het ontwikkelen van een visie op de meervoudige functies van de waterwegen en hun aanhorigheden en het verankeren van deze visie in bestemmingsplannen.*
- 6. Het meewerken aan het zuinig beheer van de zoetwaterreserves.*

### MEERJARENPROGRAMMA



Het meerjarenprogramma van de afdeling werd in de voorbije jaren opgebouwd, steunende op vroegere beleidsdocumenten zoals “Splash 2000”, aangevuld en/of verbeterd aan de hand van de gegevens uit recente, specifieke beleidsbeslissingen, beleidsstudies, beleidsplannen, projectnota’s en inspecties van het patrimonium. Aangezien het verwerven van nieuwe inzichten een semi-continu proces is, gebeurt deze bijsturing van het meerjarenprogramma vrij regelmatig. Het om uiteenlopende redenen al dan niet realiseren van concrete projecten van het jaarprogramma noopt eveneens tot aanpassingen van het meerjarenprogramma.





De in 1998 uitgevoerde studie toonde de wenselijkheid aan van een tweede zeesluis te Terneuzen. De voorkeur ging uit naar het type gelichterde Cape-Size. Na de opmaak van een ontwerp van nota aan de Vlaamse regering werd de studie toegelicht op het College van Afdelingshoofden (het "Cova") van AWZ. Het Cova bevestigde de noodzaak van twee technische vervolgstudies en één economische impactstudie.

Gelet op de milieuproblematiek werd voor de twee technische vervolgstudies het voortouw genomen door de cel Beheer, in nauwe samenwerking met de cel Investerings.

Een eerste vervolgstudie betreft een verziltingsstudie: door een grotere, diepere zeesluis en door een groei van het aantal schuttingen in Terneuzen zal meer zout water uit de Westerschelde het kanaal Gent-Terneuzen binnendringen. Er moet worden nagegaan wat daarvan de gevolgen kunnen zijn en welke maatregelen er dienaangaande moeten genomen worden. De studie is in oktober aangevat en moet voltooid zijn in april 2001.

Een tweede vervolgstudie handelt over de speciebergingsproblematiek: bij de bouw van een nieuwe zeesluis met haar toegangen kant Westerschelde en kant kanaal Gent-Terneuzen moet circa 40 miljoen kubieke meter grond worden uitgegraven en dus ergens een bestemming krijgen; indien het kanaal achteraf ook zou worden verbreed en verdiept conform de afmetingen van de nieuwe zeesluis komt nog eens 35 miljoen kubieke meter grond vrij. De studie is eind 1999 aanbesteed, goedgekeurd en vastgelegd. De studie moet nog worden aangevat, de uitvoeringstermijn bedraagt 8 maanden.

De economische impactstudie moet nader bepalen wat de economische betekenis is van de industriële activiteiten langs het kanaal Gent-Terneuzen voor de regio en voor Vlaanderen om zodoende een ruimer inzicht te verwerven in de gevolgen van enerzijds een situatie met een maximaal benutte huidige sluis (met een verbeterde toegang door een ander type bruggen aan beide hoofden van de sluis) en anderzijds een situatie met een tweede zeesluis. Deze studie werd eveneens eind 1999 aanbesteed, goedgekeurd en vastgelegd. Ook deze studie moet nog worden aangevat, de uitvoeringstermijn bedraagt 5 maanden.





Nadat in Frankrijk een uitgebreide studie werd uitgevoerd om het Seine-bekken middels een 4.400 ton-duwvaartkanaal te verbinden met het noorden, meer bepaald met het kanaal "à grand gabarit" Valenciennes - Duinkerke, werd in Vlaanderen een eerste verkennende studie uitgevoerd om te bepalen langs welke waterweg eventueel best deze verbinding met het Vlaamse waterwegennet tot stand zou komen. De keuze viel op de Leie-as.

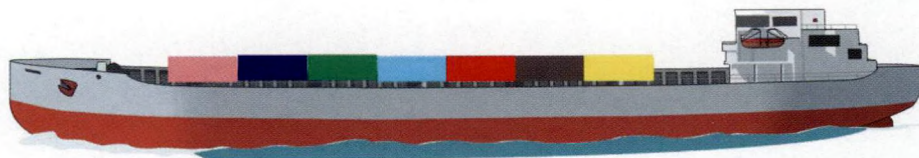
In de daaropvolgende studie - Seine-Scheldestudie genoemd omwille van de resulterende link van beide rivierbekkens - werd nagegaan of het economisch verantwoord is een kalibrering van de Leie-as op 4.400 ton duwvaart te verwezenlijken, zowel in het geval dat het Franse project zou doorgaan als in het geval het niet zou doorgaan. De studie wees uit dat in beide gevallen een positief rendement kon worden opgetekend, zij het uiteraard met een groter rendement indien het Franse project zou worden gerealiseerd. Er zijn sindsdien evenwel ernstige twijfels gerezen over de Franse realisatie.

De studie toonde ook aan dat een scenario met éénrichtingsverkeer voor deze 4.400 ton duwvaart in eerste instantie de voorkeur verdient. Dit betekent dat enkel twee nieuwe, grotere sluizen moeten worden gebouwd (te Harelbeke en te Sint-Baafs-Vijve) voor deze lange duwkonvoeien en sommige bruggen verhoogd om ladingen met drie lagen containers toe te laten. Dit laatste, samen met het verhogen van twee hefdeuren van bestaande sluizen, wordt in een eerste fase gepland omdat dit ook de huidige scheepvaart (tot 1.350 ton) toelaat met drie lagen containers te varen.

Het bouwen van twee nieuwe sluizen is anderzijds in de toekomst, onafhankelijk van de realisatie van de duwvaart, toch noodzakelijk gelet op de te verwachten toename van de trafiek : de capaciteit van de sluizen vormt de bottleneck op de vaarweg en niet het gabriet van de vaarweg zelf.

Nadat het éénrichtingsverkeer voor 4.400 ton duwvaart zijn bestaansrecht heeft bewezen en verzadiging van de waterweg nadert, kan dan later de ganse vaarweg voor deze duwvaart worden gekalibreerd.

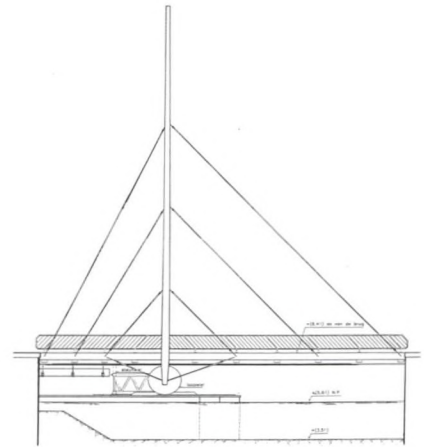
In een vervolgstudie, "Rivierherstel Leie" genoemd, zal worden nagegaan op welke wijze in de eerstvolgende jaren de sterk afgekalfde oevers van de gekalibreerde Leie zullen worden aangepakt, waarbij een bijzondere aandacht zal worden besteed aan een betere ruimtelijke kwaliteit van de ganse vallei van de rivier.





## Herwaarderingsprogramma Gentse binnenwateren

Dit programma, dat een brede waaier aan infrastructuurwerken omvat om enerzijds de huidige waterlopen te renoveren en anderzijds verdwenen waterlopen opnieuw open te leggen, werd in 1999 geactualiseerd.



## Bouwen van kaaimuren

Het beleid van de Vlaamse regering is erop gericht, door heel uiteenlopende initiatieven, de mobiliteit in Vlaanderen op een duurzame manier te blijven garanderen. Eén optie daarbij is het bevorderen van het vrachtvervoer te water, aangezien dit een milieuvriendelijke transportwijze is en er bovendien nog heel wat capaciteit op het waterwegennet beschikbaar is. Om deze beleidsoptie gestalte te geven werd een campagne voor de verantwoorde bouw van gesubsidieerde kaaimuren opgestart.

In het voorbije jaar werden nog 4 selectierondes gehouden, waarbij op basis van vooropgestelde rendementen van potentiële volumes van overslag versus kostprijs van de kaaimuur een prioriteitenvolgorde werd vastgelegd. Er werden zodoende nog eens 17 kaaimuren weerhouden, waarvan 5 voor de afdeling Bovenschelde.





## ONTWERPEN EN UITVOEREN VAN INFRASTRUCTUURWERKEN

Het proces van ontwerpen en uitvoeren van infrastructuurwerken werd door de Vlaamse regering aangeduid als één van de kernprocessen, waarvoor prioritair een procesplan en personeelsplan moet worden opgesteld. Vanuit de cel werd actief meegewerkt in de werk- en stuurgroep dienaangaande. De grondige diagnose van het bestaande proces werd uitgevoerd, knelpunten aangeduid en potenties voor verbetering uitgetekend. Een resultaatsverbintenis werd opgesteld en het proces werd hertekend. Het proces- en personeelsplan moet in het voorjaar 2000 worden afgerond.



## Ontwerpstudies

### Tweede sluis te Evergem

Dit jaar werden de bedieningsuren aan de bestaande sluis uitgebreid van maandagmorgen tot zaterdagavond, zodat het fileprobleem aan de sluis tijdelijk werd opgelost. Niettemin is het duidelijk, op basis van de trafiekevolutie en -prognose, dat een tweede sluis hoe dan ook noodzakelijk wordt. De uitgevoerde kosten-batenanalyse heeft dit nogmaals bevestigd.

De MER-studie werd afgewerkt en de aanbevelingen worden in het ontwerp verwerkt.

De studie over de wijze van niveauregeling in de sluis heeft aangetoond dat vlinderkleppen geen goede regeling van de debietskromme toelaten; beter is ronddekers in de deuren te voorzien, afgesloten met hefschuiven. Grondwaterstromingsmodelleringen en zettingsberekeningen ten gevolge van de te verwezenlijken bemalingen werden uitgevoerd.



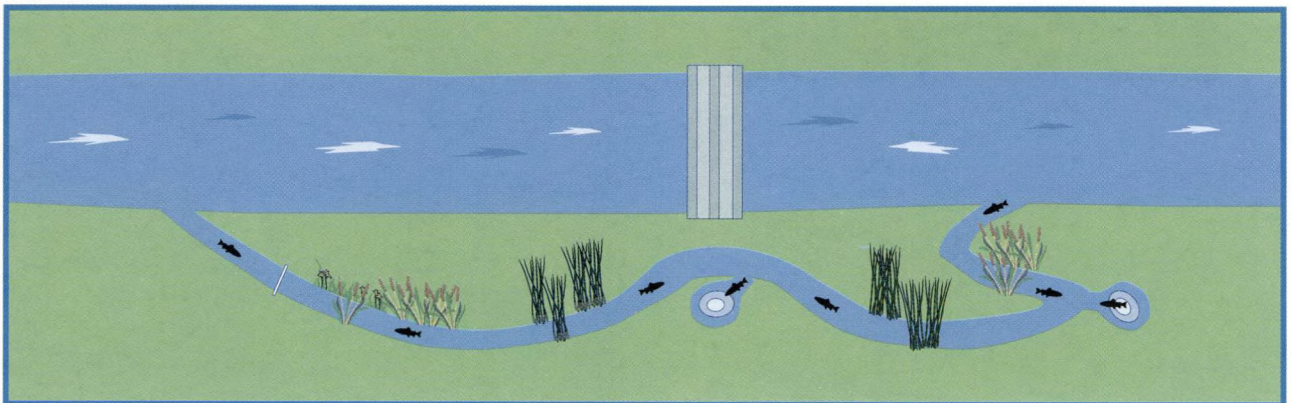


## Vernieuwen en ontdebellen van de stuwen op de Boven-Schelde

De MER-studie van de stuw van Oudenaarde werd conform verklaard. Het ontwerp werd voltooid en de werken van de burgerlijke bouwkunde aanbesteed. Naast een klassieke stuw met stuwgeul werd voorzien in een kronkelende nevengeul, die als vispassage dienst zal doen. De bovenbouw werd minimaal gehouden. Bijkomende onteigeningen werden voorzien ter compensatie van het ingenomen natuurgebied door de werken.

In laatste instantie werd een oproep tot kandidaten gedaan om een mini-waterkrachtcentrale op te richten ter hoogte van de nieuw te bouwen stuw.

Voor de stuwen van Asper en Kerkhove werden de MER-studies voltooid.





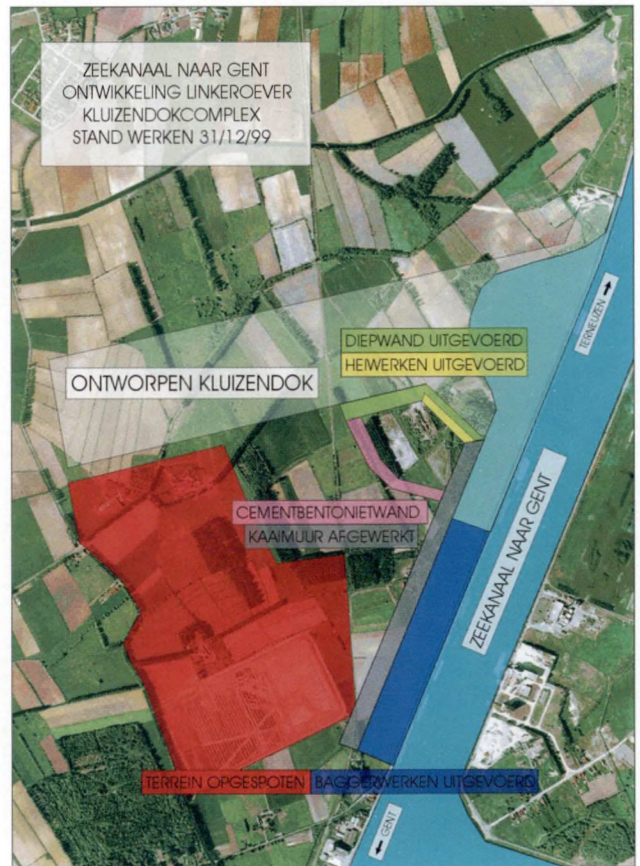
## Werken in uitvoering

### Haven van Gent - Kluizendok

De eerste fase van de bouw van het Kluizendok omvat de verwezenlijking van het dok en achterliggende infrastructuur op het grondgebied van de stad Gent. Fase 1.1 van de bouw van de kaaimuren is reeds ver gevorderd; hierbij wordt een kaai gebouwd aan de zuidkant, meer bepaald langsheen het kanaal Gent-Terneuzen en omheen de zuidelijke hoek van het dok, waarbij de zwaar verontreinigde site van La Floridienne wordt ingesloten. Fase 1.2 werd in het najaar aanbesteed en betreft de kaaimuur aan de noordzijde van het dok.

Een tweede fase baggerwerken werd uitgevoerd, waarbij de kaaimuur langsheen het kanaal over een lengte van 800 meter werd vrijgebaggerd.

Nadat reeds de werken voor de spoorwegzate, m.i.v. de realisatie van verschillende kunstwerken, waren aanbesteed, werd ook de aanleg van de onderlaag of vormlaag ervan aanbesteed.





## Doortocht Kortrijk

In het kader van de kalibreringswerken van de Leie aldaar werd de nieuwe Dambrug voltooid, evenals de wegenis en ronde punten aan weerszijden van de Groeningebrug. Tevens werd in deze omgeving een eerste leidingenkoker gebouwd, die de dwarsing van de Leie voor diverse nutsleidingen in het oostelijke gedeelte van de stad moet mogelijk maken.

Voor de rest kenden de werken een stagnatie vanwege de onzekerheid nopens de afhandelingswijze van het dossier bodemverontreiniging. Naar het jaareinde kon dan toch een deelcontract voor de selectieve ontgraving en transport van de verontreinigde gronden worden afgesloten.





## Actieprogramma Watergebonden Infrastructuurwerken te Gent

In de historische stadskern, meer bepaald ter plaatse van de oorspronkelijke haven, werd na de Graslei nu ook de kaaimuur van de Korenlei verstevigd en verlaagd.

Verder werd de voetgangers- en fietsersbrug over het kanaal Gent-Oostende in het tracé van het Westerringspoor voltooid. De onderdoorgang voor fietsers en het herstellen van de kaaimuur in de omgeving van de Jan Palfijnbrug werd grotendeels uitgevoerd. De oude kaaimuren van het Verbindingskanaal afwaarts de Wondelgemstraatbrug zijn reeds gedeeltelijk herbouwd.

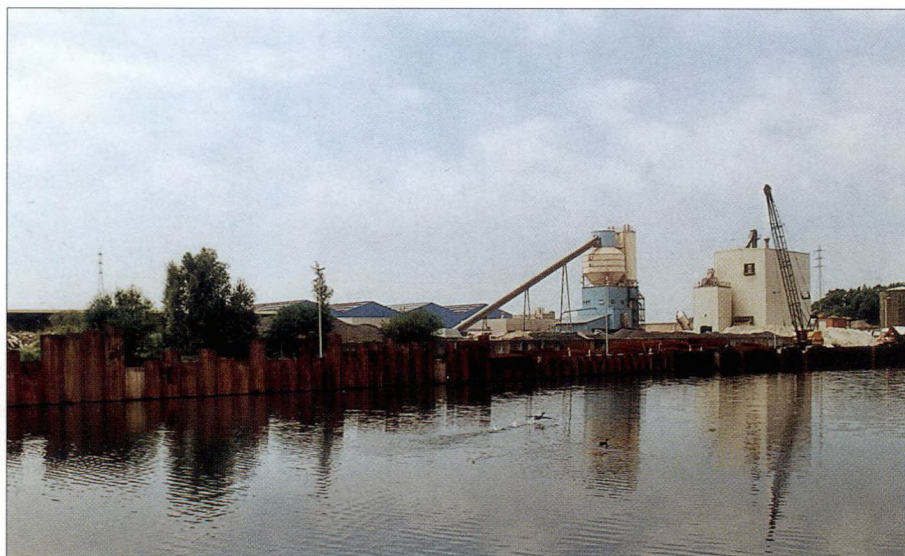




## Bouwen van kaaimuren

In het kader van de bouw van gesubsidieerde kaaimuren is de kaaimuur De Witte op de Dender te Herdersem in volle uitvoering.

De werken voor drie andere kaaimuren werden pas aangevat: Ottevaere-OBC op de Schelde te Oudenaarde, Stadsbader-Stortbeton op het kanaal Bos-suit-Kortrijk te Harelbeke-Stasegem en De Paepe op de Moervaart te Gent.





Brugherstellingen of -vernieuwingen

Herstellingswerken werden uitgevoerd aan de Zultebrug te Zulte en de Zwaantjesbrug te Ooigem, aan de brugvloeren van de Meulestedebrug te Gent en de Dambrug te Moerbeke-Waas. De werken voor de vernieuwing van de bovenbouw van de Muidebrug te Gent werden aangevat.





## Sluis te Zwevegem

De nieuwe sluis te Zwevegem verleent doorvaart aan het 1.350 ton-scheepstype. Deze sluis zal drie kort op-eenvolgende sluizen, geschikt voor slechts 300 ton-schepen, vervangen.

De sluis zelf is reeds meerdere jaren afgewerkt. In de voorbije jaren werden kaaimuren en oeververdedigingen gebouwd. Het bedieningsgebouw en een pompstation voor waterwinning is in uitvoering, evenals de electromechanische uitrusting van sluis en pompstation. Dit geldt ook voor de resterende grondwerken, oeververdedigingen en wegniswerken.



## CEL BEHEER

### Doelstelling Onderhoud

In 1999 was één van de jaardoelstellingen van AWZ het "Onderhoud". Hiermee wou AWZ het belang van een gestuurde en gestructureerde aanpak van het onderhoud van haar patrimonium beklemtonen.

Sinds begin 1999 is op het intranet een databank aanwezig waarin het patrimonium van AWZ geïnventariseerd wordt.

De volgende infrastructuur wordt in de databank opgenomen:

Vaste en beweegbare bruggen, sluizen, stuwen, kaaimuren, dijken, oeververdedigingen, waterbodems, stortterreinen, sifons, uitwateringsduikers, wegen, groen, exploitatieterreinen, meetinrichtingen, pompstations, aanlegsteigers, staketsels, strandhoofden en zeedijken.

Eind 1999 waren een 8000 infrastructuurobjecten ingevoerd. Dit aantal omvat ongeveer 90% van de infrastructuur van AWZ. Voor de afdeling Bovenschelde is de inventarisatie volledig. Er zijn 3840 objecten van de Bovenschelde in de databank aanwezig.

In 1999 werden de systematische inspecties van de infrastructuur verder gezet. Het merendeel van de infrastructuur wordt geïnspecteerd volgens een vierjaarlijkse cyclus. In 1999 werden in de afdeling Bovenschelde de Boven-Zeeschelde, de Boven-Schelde, de Muinschelde, de Ketelvaart, de Neerschelde, de Visserij, het Verbindingskanaal, de Zuidervaart, het Afleidingskanaal van de Leie, het kanaal van Eeklo en het Spierekanaal geïnspecteerd. Eind 2000 moet het volledige patrimonium van de afdeling doorlopen zijn zodat op dat ogenblik een volledig beeld zal beschikbaar zijn van de toestand van de infrastructuur van de afdeling.

De inspecties worden uitgevoerd door gespecialiseerde teams. Hun opleiding is een bestendig aandachtspunt. In 1999 hebben de inspecteurs verdere opleidingen gevolgd bij AOSO in verband met het inspecteren en herstellen van kunstwerken.



Het is de bedoeling om in 2000 de databank Patrimonium uit te breiden met de gronden en met de gebouwen beheerd door AWZ.





## Onderhoudsbaggerwerken

Ook in 1999 was het ontbreken van vergunde stortterreinen een beletsel om de zo nodige onderhoudsbaggerwerken uit te voeren.

Enkel op het kanaal Gent-Terneuzen kon gebaggerd worden. Door de baggerwerken wordt de diepte van het kanaal in stand gehouden op 13,50 meter. Hiervoor moest in 1999 294.285 m<sup>3</sup> specie verwijderd worden. De specie is geborgen op de stortplaats van Callemansputte te Zelzate. Naast de specie uit het Zeekanaal werd hier ook nog 105.532 m<sup>3</sup> specie afkomstig uit de dokken van de haven van Gent aangebracht.

De stortplaats Callemansputte heeft in haar huidige vorm nog een bergingscapaciteit tot eind 2001. In 1999 is de studie opgestart voor een uitbreiding ervan zowel in de hoogte als in oppervlakte.

Eind 1999 werd gestart met de herinrichting van het stort Laag-Vlaanderen te Wervik. Hierdoor zal hier capaciteit ontstaan voor het bergen van 200.000 m<sup>3</sup> onderhoudsbagger-specie uit het Leiebekken.



Op de overige waterwegen kon er bij gebrek aan stortplaats geen specie uit de waterweg verwijderd worden. Door de sterke sedimentatie tijdens de wassen van de jaarwende 98-99 liepen de schepen vast ter hoogte van de inkom van de toeristische Leie te Deinze. Daardoor was het nodig om hier 30.000 m<sup>3</sup> specie weg te nemen en terug af te storten in overdieptes, enkele kilometers verderop in het Afleidingskanaal der Leie te Nevele.



## Onderhoud oevers en de waterweg

Daarnaast werd met behulp van de techniek van het "ploegen" gepoogd de diepgang voor de scheepvaart in stand te houden. Bij het ploegen trekt een sleepboot een bak achter zich aan waarbij de specie afgeschraapt wordt en verplaatst naar diepere plaatsen in de waterweg.

Het feit dat sinds 1994 in het stroomgebied van de Leie en de Boven-Schelde niet meer gebaggerd is en er in de waterweg weinig of geen plaatsen meer zijn met overdiepte maakt dat deze techniek slechts in beperkte mate kon ingezet worden.



De oevers van het Westervak van de Ringvaart om Gent zijn in 1999 verder bestort geweest met breukstenen. Hiervoor werden een 65.000 ton breukstenen aangewend. In 1998 werd reeds een eerste fase uitgevoerd.

Door de verhoogde scheepvaartintensiteit was het onderwaterbanket vóór de oeververdediging weggespoeld. Hierdoor was de stabiliteit van de oever niet meer verzekerd. Op een groot aantal plaatsen was de damwand voorover gaan hellen met verzakkingen in het talud tot gevolg. Door het aanbrengen van bestortingen met ruwe breukstenen kunnen de oevers gestabiliseerd worden.

Op het Zeekanaal naar Gent werden drie dukdalven herbouwd die door een aanvaring zwaar beschadigd waren : twee werden vervangen aan de brug van Zelzate en één aan het Rodenhuizedok, ter hoogte van de terminal van Oil-tanking.





## Studies

AWZ beheert een aantal inrichtingen als baggerstort-terreinen, zandwinningen en afvalcontainerparken voor schippers. Voor deze inrichtingen geldt de verplichting voor de aanstelling van een milieucoördinator. AWZ heeft gekozen om deze wettelijke verplichting te realiseren via een externe dienstverlener.

De cel Beheer heeft een bestek opgemaakt voor een afdelingsoverschrijdende opdracht voor diensten van milieucoördinatorschap.

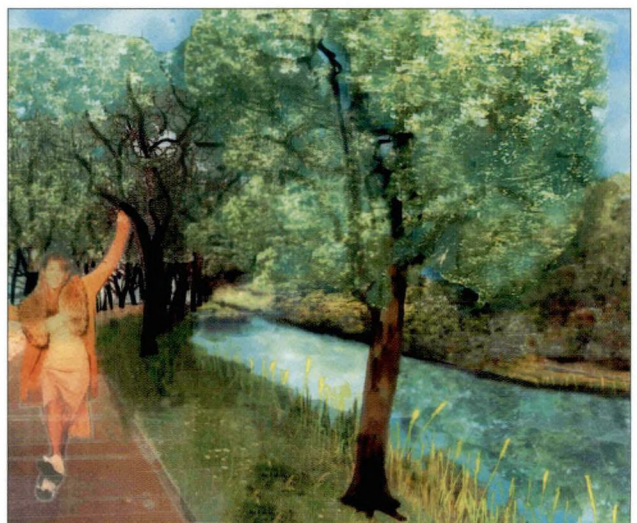
Uit de Vlarebo-wetgeving is de verplichting ontstaan om tegen eind 1999 een oriënterend bodemonderzoek uit te voeren voor de baggerstorten van de afdeling. Hiervoor werd een bestek opgesteld en een opdracht gegund. De opdracht werd uitgebreid met een screening van het slib van de Zuidervaart met het oog op een toekomstige ruiming.

Midden de jaren zeventig werd de monding van de Dender te Dendermonde verlegd, waardoor de scheepvaart uit het centrum van de stad is verdwenen. Een gedeelte van de Dender in de binnenstad werd gedempt en als parkeerplaats ingericht.

De oude sluis van Dendermonde is aanwezig gebleven in het centrum maar verkeert in een vervallen toestand.

De afdeling Bovenschelde wil de Dender te Dendermonde herwaarderen en opnieuw inrichten. Hiertoe werd in 1999 een landschapsstudie gegund. De resultaten moeten medio 2000 beschikbaar zijn. De studie wordt uitgevoerd in een nauwe samenwerking met het stadsbestuur van Dendermonde.

Van het kanaal Gent-Terneuzen bestaan er maritieme kaarten. Deze kaarten zijn bijgewerkt geworden tot in 1991 maar zijn niet meer actueel. Om deze kaarten te kunnen actualiseren is een volledige terrestrische opmeting nodig van het Zeekanaal op Vlaams grondgebied. Een opdracht voor deze opmeting is eind 1999 aanbesteed geworden.





## Biodiversiteit

Het verhogen van de biodiversiteit in en langs de waterwegen is een strategische doelstelling van AWZ.

De afdeling Bovenschelde beheert honderden hectares aan bermen en restgronden. Een specifiek beheer van deze gronden gericht op het bewaren of ontwikkelen van natuurwaarden, is het beste middel om tot deze doelstelling bij te dragen.

Daarom zal in de toekomst het beheer van bermen uitgevoerd worden volgens wetenschappelijk onderbouwde bermbeheerplannen.

Als pilootproject voor 1999 werd voor de aanmaak van een dergelijk bermbeheerplan de Dender gekozen. Het bermbeheerplan zal gebaseerd zijn op een inventaris van de aanwezige natuurwaarden en potenties. Van daaruit wordt een streefbeeld gedefinieerd waaruit dan het specifiek bermbeheer wordt afgeleid.

Als instrument voor het verhogen van de biodiversiteit worden naast de bermbeheerplannen ook samenwerkingsovereenkomsten met natuurverenigingen gebruikt. Hierbij brengt de afdeling Bovenschelde middelen in en de partners deskundigheid en vrijwilligers. In 1999 zijn de contacten gelegd en de strategie uitgewerkt. Dit moet in 2000 leiden tot de effectieve samenwerkingsovereenkomsten.





CEL EXPLOITATIE

Uitbreiding van de toeristische vaart in de binnenstad van Gent

Door het laten afbreken van de parking over de Leie in de Ajuinlei werd de verbinding hersteld tussen de historische haven aan de Graslei en het opwaarts gedeelte van de Leie. Daarnaast werd sinds april de doorvaart mogelijk gemaakt onder het Laurentplein waar een deel van de oorspronkelijke Schelde is overwelfd. Daartoe diende een zware scheidingsmuur te worden afgebroken die vroeger een waterkerende functie had. Tevens werd een sfeervolle verlichting aangebracht in de overwelvingen.



Tussen Kerstdag en Nieuwjaar 1999 deden zich uitzonderlijk hoge waterstanden voor in de Ringvaart om Gent en de erop aansluitende waterlopen ingevolge het samenvallen van drie ongunstige fenomenen :

1. De ganse decembermaand was relatief nat waardoor de gronden verzadigd waren.
2. Op het einde van de maand viel er daarop zeer veel regen, voornamelijk in het noorden van Frankrijk. In dezelfde periode deden zich twee zuidwesterstormen voor die vooral in Frankrijk zeer veel schade hebben veroorzaakt. In Vlaanderen hadden ze tot gevolg dat het water in de Scheldemonding meer dan een meter hoger werd opgestuwd dan de normale tijverwachtingen voorspelden.
3. Daarenboven was er tijdens de wasperiode springtij (= hoogste waterstand in een veertiendaagse cyclus door de invloed van de maan op de getijden).

Door een intensieve samenwerking – zowel overdag als 's nachts – met de collega's van de Nederlandse Rijkswaterstaat kon een recordhoeveelheid waswater afgevoerd worden via het Kanaal Gent-Terneuzen. Ook de afvoeren naar Zeebrugge via het Afleidingskanaal van de Leie en naar Oostende via het Kanaal Gent-Oostende hebben normaal gefunctioneerd.

De onder 1 en 2 vermelde natuurlijke omstandigheden waren er echter oorzaak van dat het water in de Ringvaart om Gent zeer hoog moest stijgen om de tegendruk van het getij in de Zeeschelde te kunnen overwinnen. In Drongen, Sint-Denijs-Westrem en Sint-Martens-Latem hadden dan ook tientallen woningen langs de Leie met wateroverlast te kampen. Dit was ook het geval langs de Dender te Overboelare (Geraardsbergen).

Door de afdeling Bovenschelde werden een vijftiental mogelijke maatregelen geformuleerd die bij eventuele uitvoering de wateroverlast kunnen verminderen. Wanneer de nodige vergunningen worden bekomen zullen deze maatregelen worden uitgevoerd in functie van de beschikbare budgettaire middelen. In de laagst gelegen gebieden langs de natuurlijke rivieren blijft er evenwel altijd een risico op overstrooming bestaan.





Uitbreiding bedieningsuren

In 1998 werden reeds enkele kleine maatregelen doorgevoerd (bediening volgens normaal regime op de vooravond van feestdagen die niet op een zondag vallen) om dringende knelpunten en specifieke problemen in de actuele bedieningsregeling weg te werken.

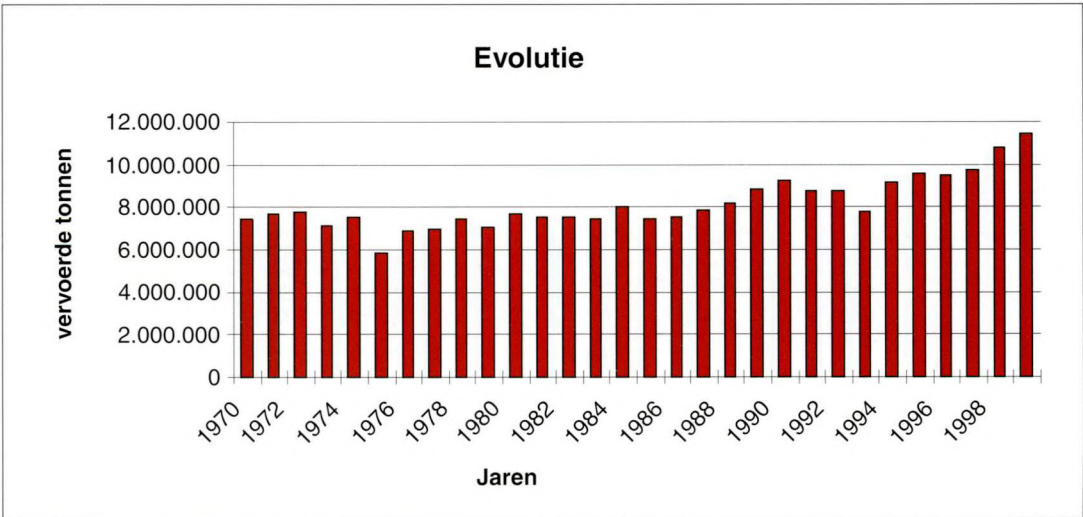
In 1999 werden een 2-tal belangrijke ingrepen ingevoerd, vanaf 23 augustus :

- 1. Bediening te Evergem de klok rond : er wordt continu bediend van de maandagmorgen 6u00 tot de zaterdagavond 22u00.
- 2. Op de Boven-Schelde wordt 's avonds voortaan bediend tot 22u00 i.p.v. tot 19u30.

Met 11.417.960 ton verschuttede de sluis van Evergem voor de tweede maal op rij meer dan 10 miljoen ton vracht in één jaar. Dit is een toename met 5,72% in vergelijking met vorig jaar.

Deze stijgende cijfers zijn ook waarneembaar op de hoofdvaarassen Leie en Boven-Schelde. Volgende cijfers werden genoteerd :

- sluis Menen : 2.800.306 ton (+ 2,56 %)
- sluis Harelbeke : 2.998.101 ton (+ 3,61 %)
- sluis St. Baafs-Vijve : 5.426.227 ton (+ 6,49 %)
- sluis Kerkhove : 7.246.725 ton (+ 8,23 %)
- sluis Asper : 7.456.003 ton (+ 7,45 %).



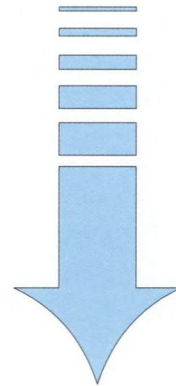
## Electrabel-kolen naar binnenvaart

Met de uitvoering van de "modal shift" startte Electrabel in augustus/september 1999.

Ruim drie miljoen ton kolen is de globale te vervoeren capaciteit die Electrabel jaarlijks aan de binnenvaart toevertrouwt.

De overschakeling van de ene vervoerswijze, het spoor, naar de andere, de binnenvaart, is geleidelijk gegaan. Ze werd al anno 1993 ingezet met de afschaffing van de kolenaanvoer over de weg naar de Centrale van Mol die sindsdien met schepen werd bevoorraadt.

Deze modal shift heeft alles te maken met de liberalisering van de binnenvaartmarkt waardoor de vrachten, afhankelijk van de bestemming, 10 tot 30% goedkoper werden dan de NMBS-tarieven. De virtuele afschaffing van de vaartrechten heeft de sterke concurrentiële positie van de binnenvaart ten opzichte van alle andere vervoerders nog verstevigd.





Pleziervaart 1999

Tijdens de zomer van 1999 werden in totaal (vanaf 1 mei tot 30 september) 14.572 pleziervaartuigen genoteerd aan de beweegbare kunstwerken in de afdeling Bovenschelde. Dit is een toename van 26,14% tov vorig jaar. Op zon- en feestdagen noteerde men aan de beweegbare kunstwerken een toename met 10,10% per dag. Vooral op de weekdays was de aan-groei opmerkelijk.



Gent

Aan de Ajuinlei werden op 9 juli 1999 de allerlaatste restanten van de parking achter de Inno en de Fnac afgebroken. Het openleggen van de Gentse binnenwateren kadert binnen een totaalvisie van de Stad en de afdeling Bovenschelde op de herwaardering van de waterwegen in de toeristische kern.



## Waterwegen slibben dicht

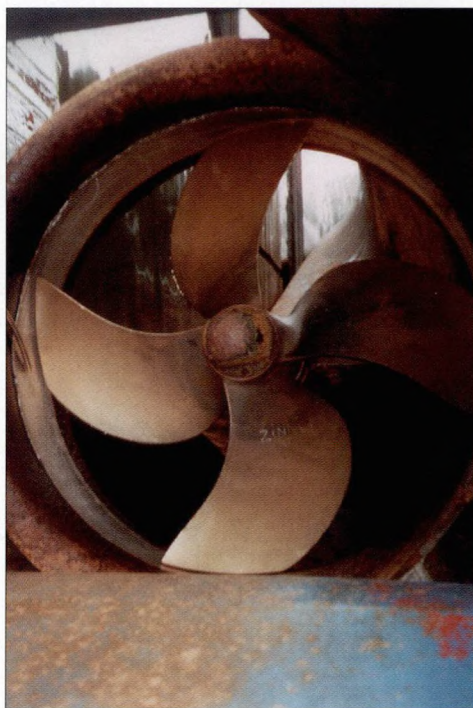
De afdeling Bovenschelde kijkt tegen een bijzondere zorgwekkende situatie aan op de Ringvaart om Gent en andere vaarwegen onder haar beheer.

De afdeling zag zich reeds genoodzaakt om op het Westervak van de Ringvaart om Gent een diepgangbeperking van 2,50 meter op te leggen (i.p.v. 3,00 meter). Stroomafwaarts de sluis van Merelbeke geldt zelfs een diepgangbeperking van 1,80 meter.

Deze toestand heeft alles te maken met de opgelopen vertraging in het baggeren van de binnenwateren van de voorbije jaren, die zelf verband houdt met het gebrek aan bergingscapaciteit voor het bergen van het slib.

## Schadevaringen

In 1999 telden we in de afdeling Bovenschelde 47 gevallen, waarbij aan een schip (meestal kleine) averij is ontstaan. In 1998 waren dat 45 gevallen.





## Scheepvaartrechten en waterwegen-vignetten

### 1. Scheepvaartrechten

De totale som der ontvangen scheepvaartrechten bedraagt 96.346.902 BEF.

In vergelijking met vorig jaar is dit een toename met 4,57 %.

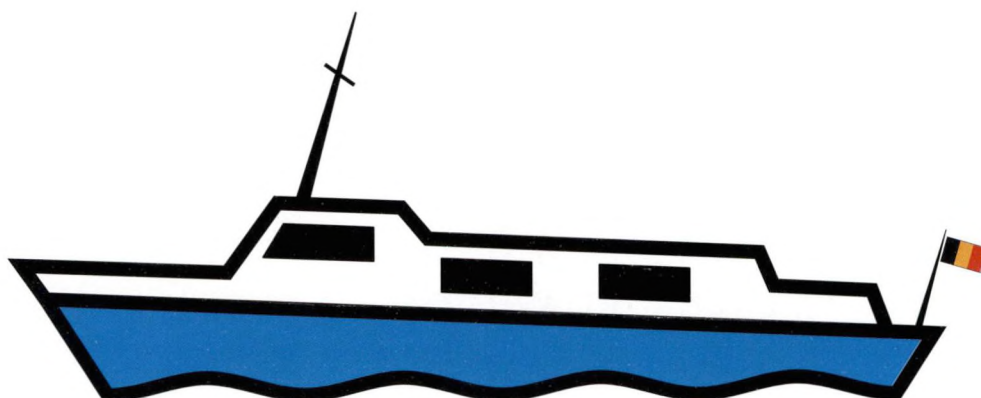
De helft van de tien ontvangstkantoren - tevens de belangrijkste - zijn thans uitgerust met terminals voor elektronisch betalen. Zowel Bancontact als een ganse selectie van kredietkaarten, waaronder ook Nederlandse, worden er aanvaard.



### 2. Waterwegenvignetten

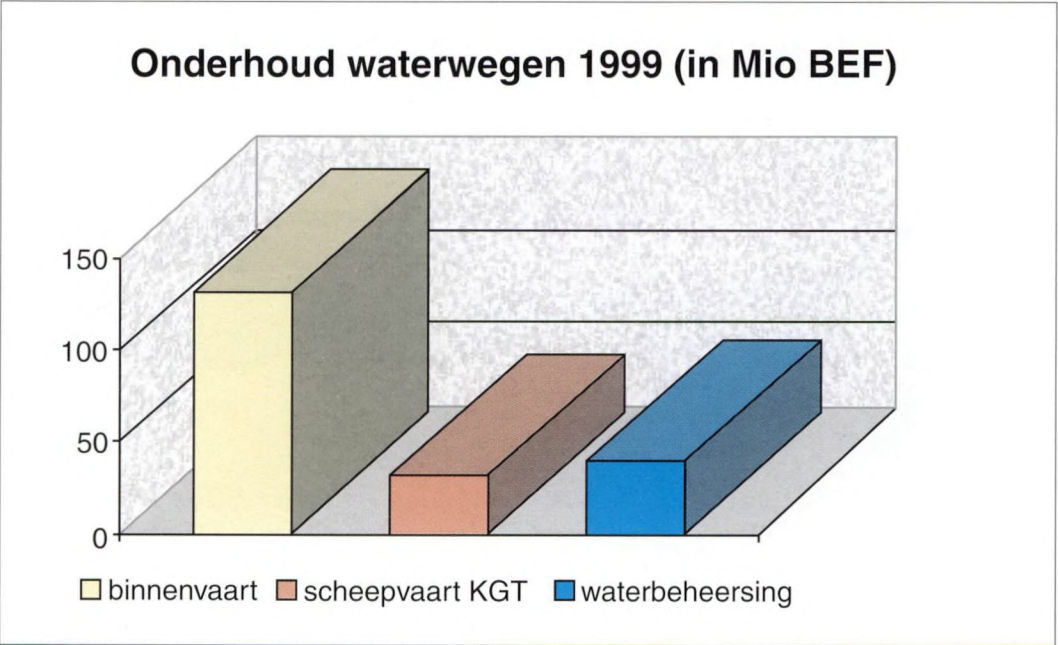
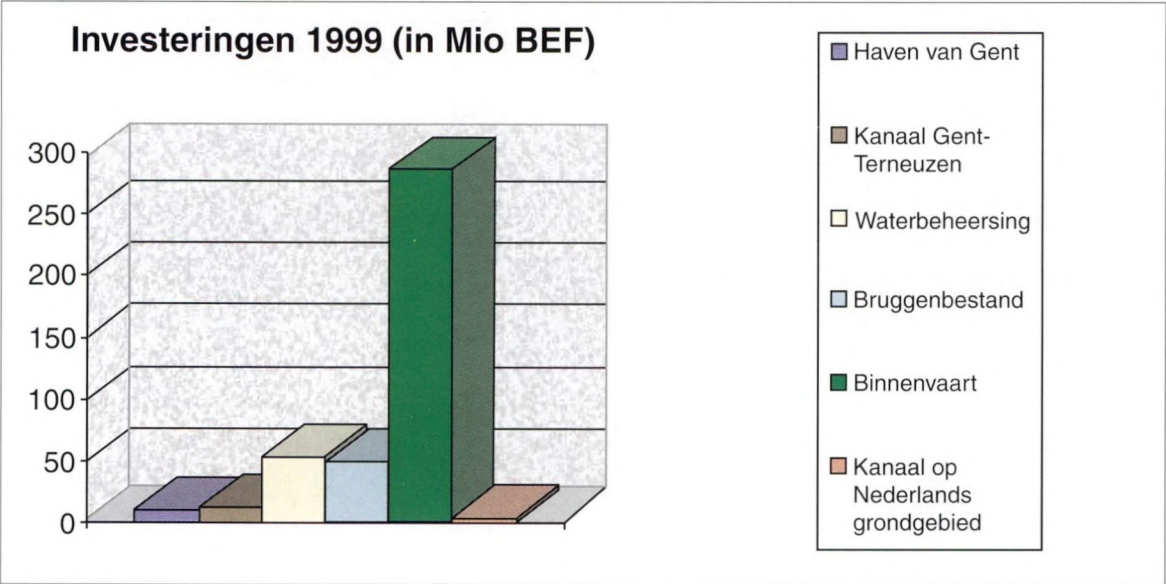
Ten behoeve van de pleziervaart werden in 1999 voor een bedrag van 4.747.000 BEF aan watervignetten verkocht.

In vergelijking met vorig jaar is dit een stijging van 2,04 %.

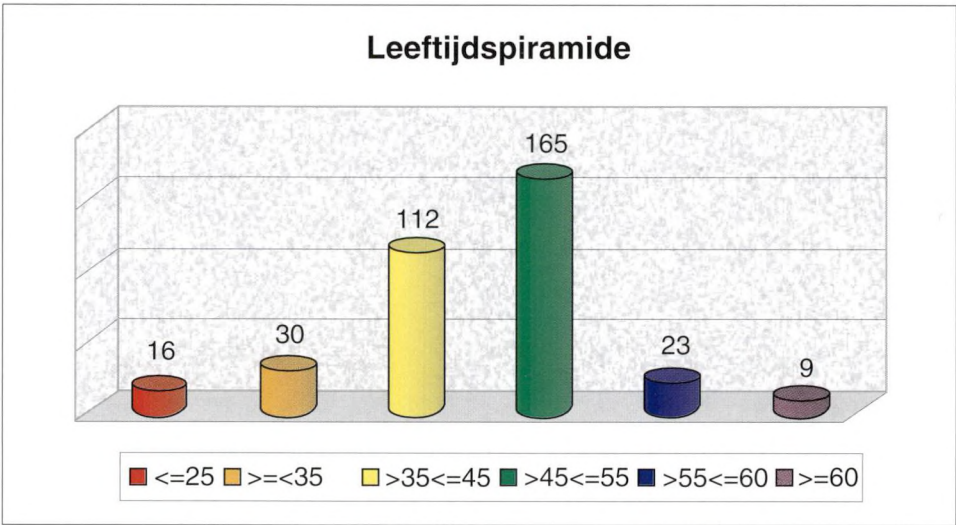
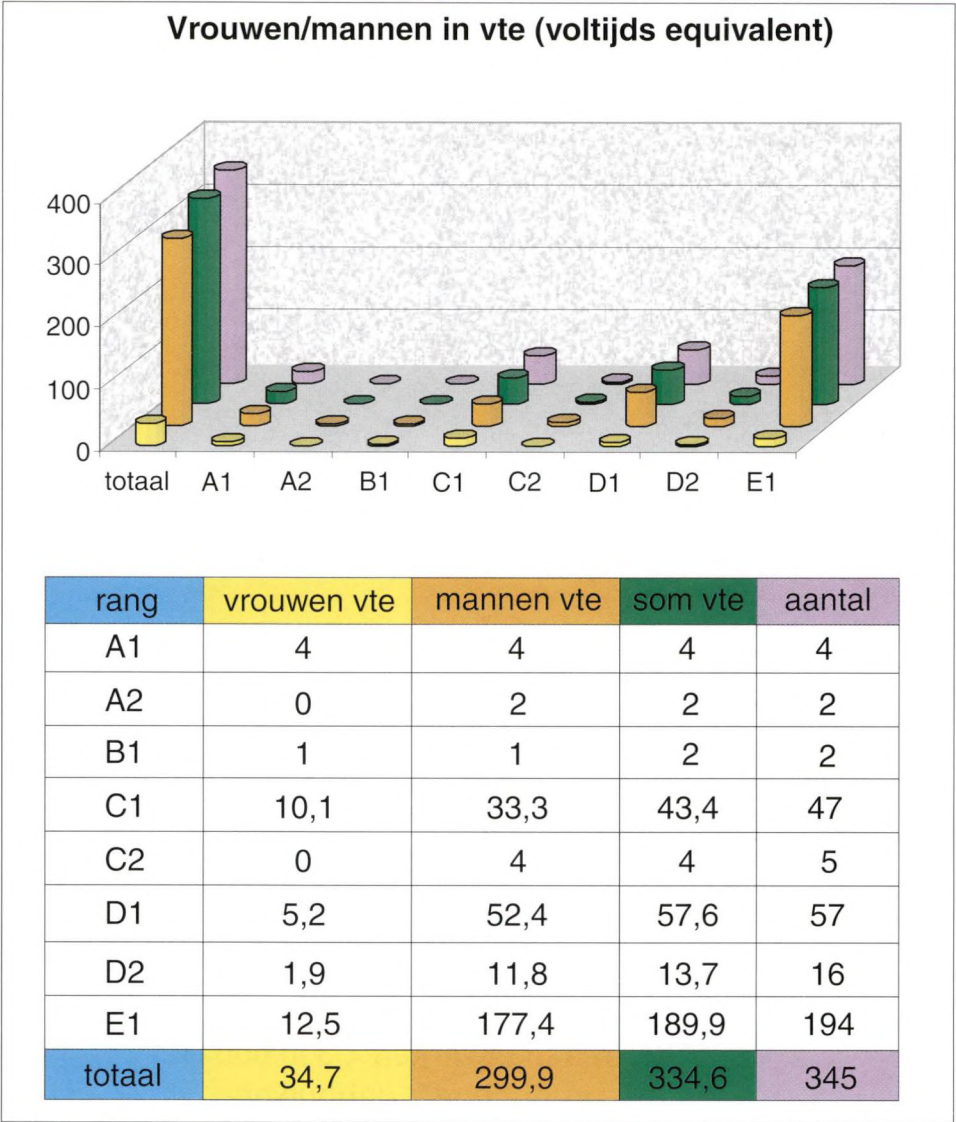


CEL FINANCIËEL MANAGEMENT

Enkele globale cijfergegevens voor de afdeling in 1999





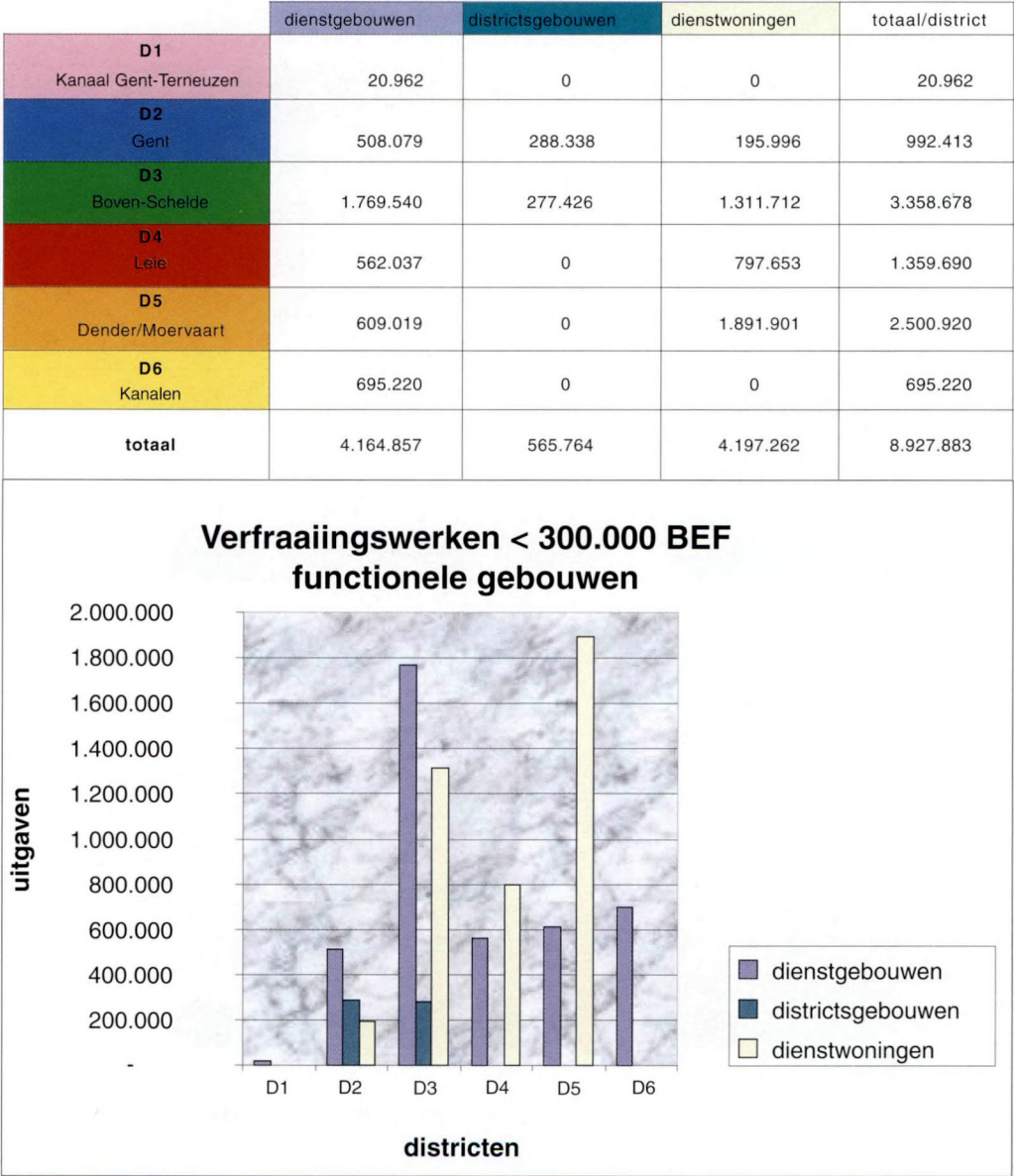


# CEL LOGISTIEK

In 1999 werd het bestand van de functionele gebouwen verder gemoderniseerd.  
In totaal werden voor ca 12 Mio BEF structurele herstellingen en/of verbouwingen uitgevoerd.

Daarnaast werden voor verfraaiingswerken (ongeveer 9 Mio BEF) belangrijke inspanningen geleverd om het gebouwenbestand te moderniseren en/of te verfraaien. Het gaat hier meestal om voorzieningen in het kader van de wet op het welzijn en de veiligheid op het werk die binnen een budgettair impact vallen van 300.000 BEF.

Hierna volgt een overzicht van deze uitgaven per district:





**CEL JURIDISCHE EN ADMINISTRATIEVE ONDERSTEUNING**

Wegens een interne herstructurering heeft de cel Juridische en Administratieve Ondersteuning een aantal administratief ondersteunende werkzaamheden bijgekregen welke vroeger door de cel Logistiek werden uitgevoerd.

Hierbij hoort de telefonie- en onthaalfunctie. De cel zorgt thans ook voor de agendering en doorstroming van de algemene briefwisseling.

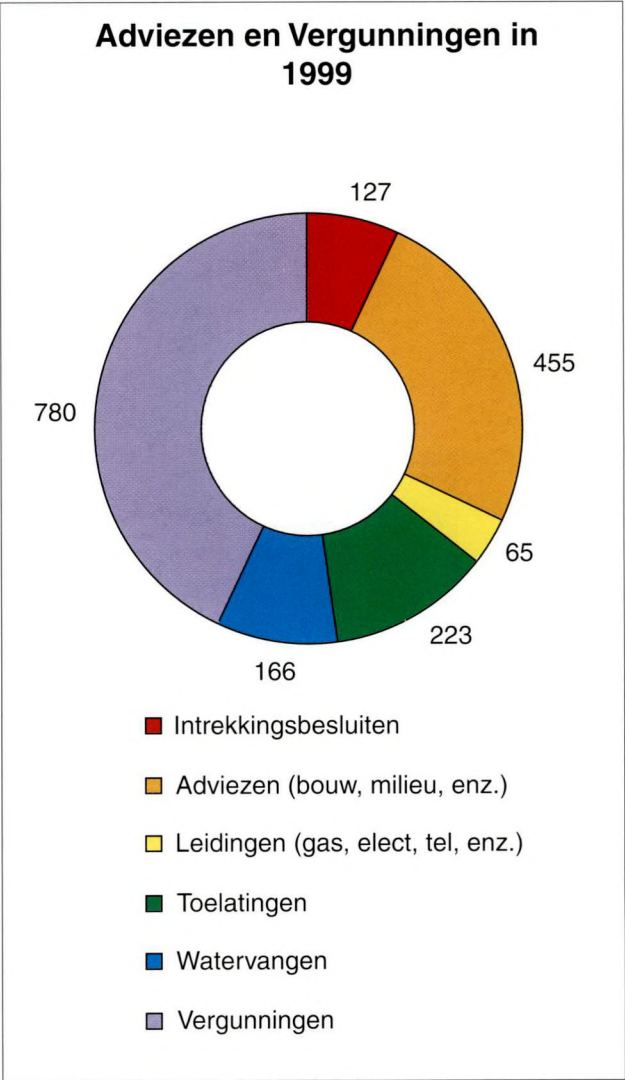
Een klantvriendelijk onthaalbeleid evenals een snellere doorstroming en behandeling van briefwisseling vormt één van de nieuwe uitdagingen van de cel JAO. Verder streeft de cel ernaar een goede informatiebron te betekenen voor de interne klant, door een betere toegang te verlenen tot algemeen documentatiemateriaal, archiefbestand enz..

Een kwaliteitsvolle benadering, het beantwoorden van parlementaire vragen en kabinetsnota's en aandacht besteden aan mogelijke klachten van de externe klant staan eveneens centraal en zijn een belangrijk aandachtspunt voor de toekomst.

Momenteel vormen de voornaamste taken van de cel:

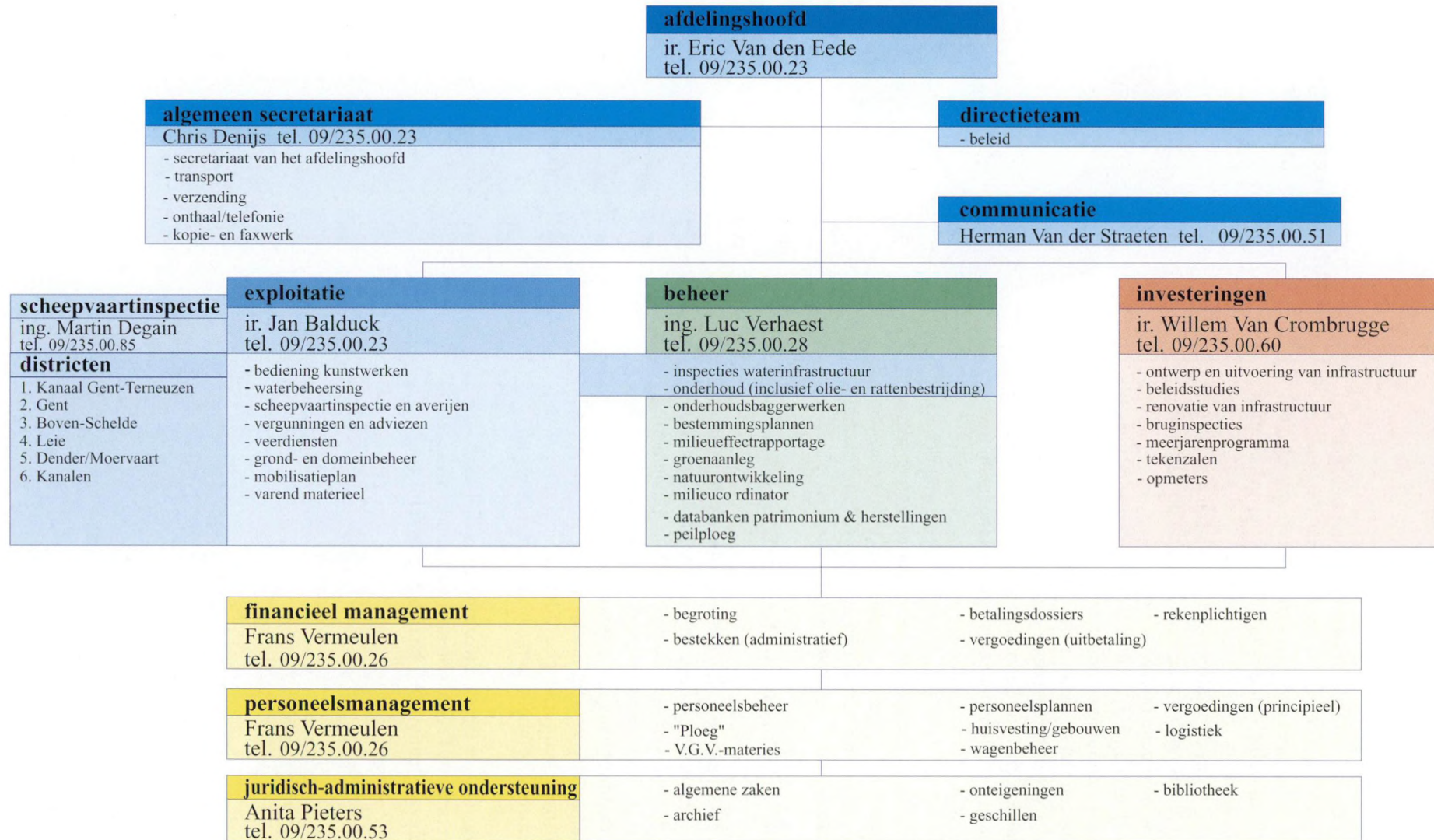
Agendering en administratieve afhandeling van algemene briefwisseling, vergunningaanvragen infrastructuurwerken na toetsing aan de reglementering, afleveren van adviezen en vergunningen inzake het openbaar domeingoed, afwikkeling kabinetnota's en parlementaire vragen, briefwisseling met andere administraties en juridische afdeling, centralisatie van algemeen documentatiemateriaal en archivering.

Verdeeld over Gent en Kortrijk staan hiervoor 3 medewerkers (C1), 7 assistenten (waaronder twee technische asistenten) en 1 beambte ter beschikking.



# ORGANOGRAM AFDELING BOVENSCHELDE

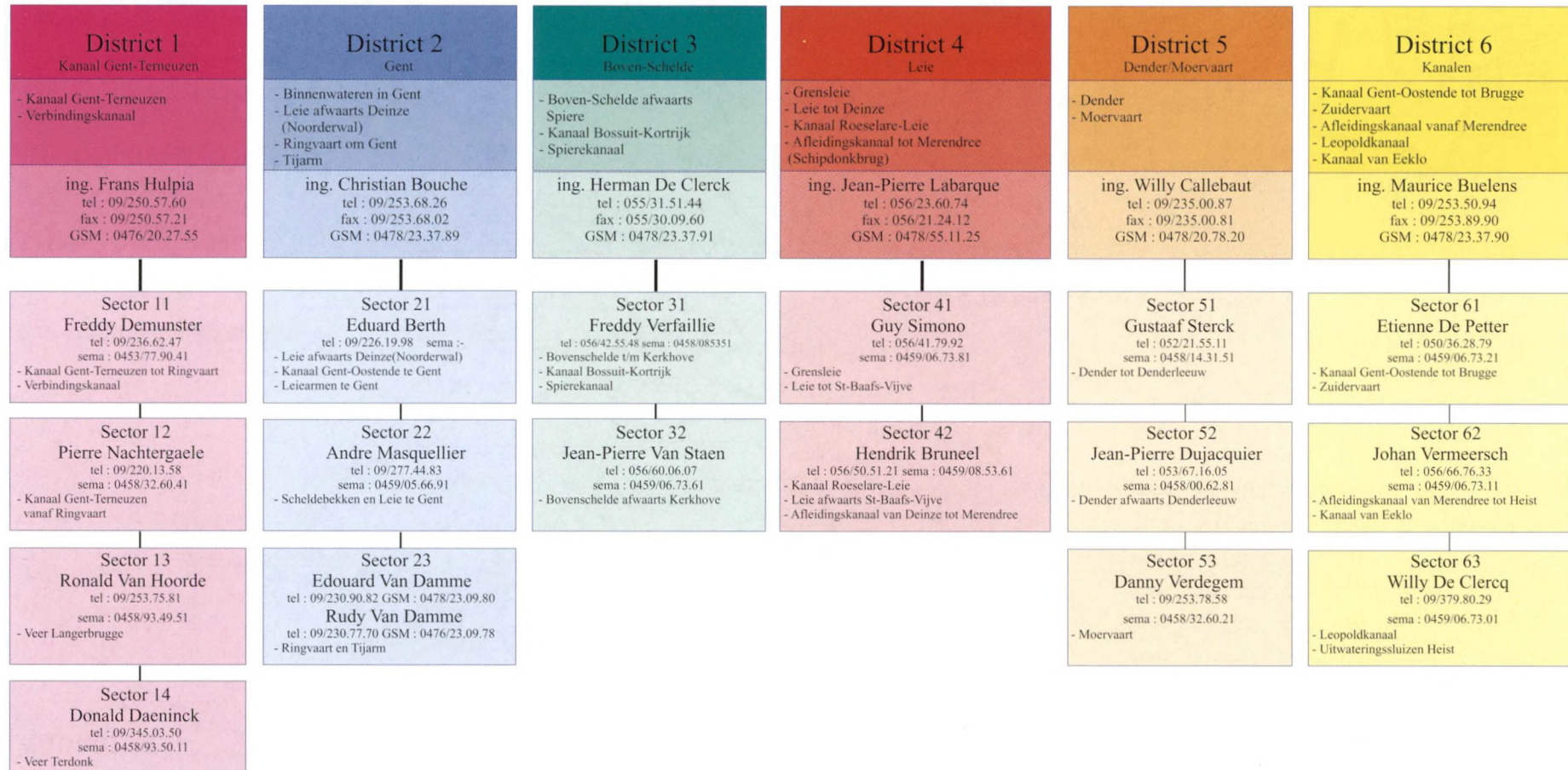
1/9/1999



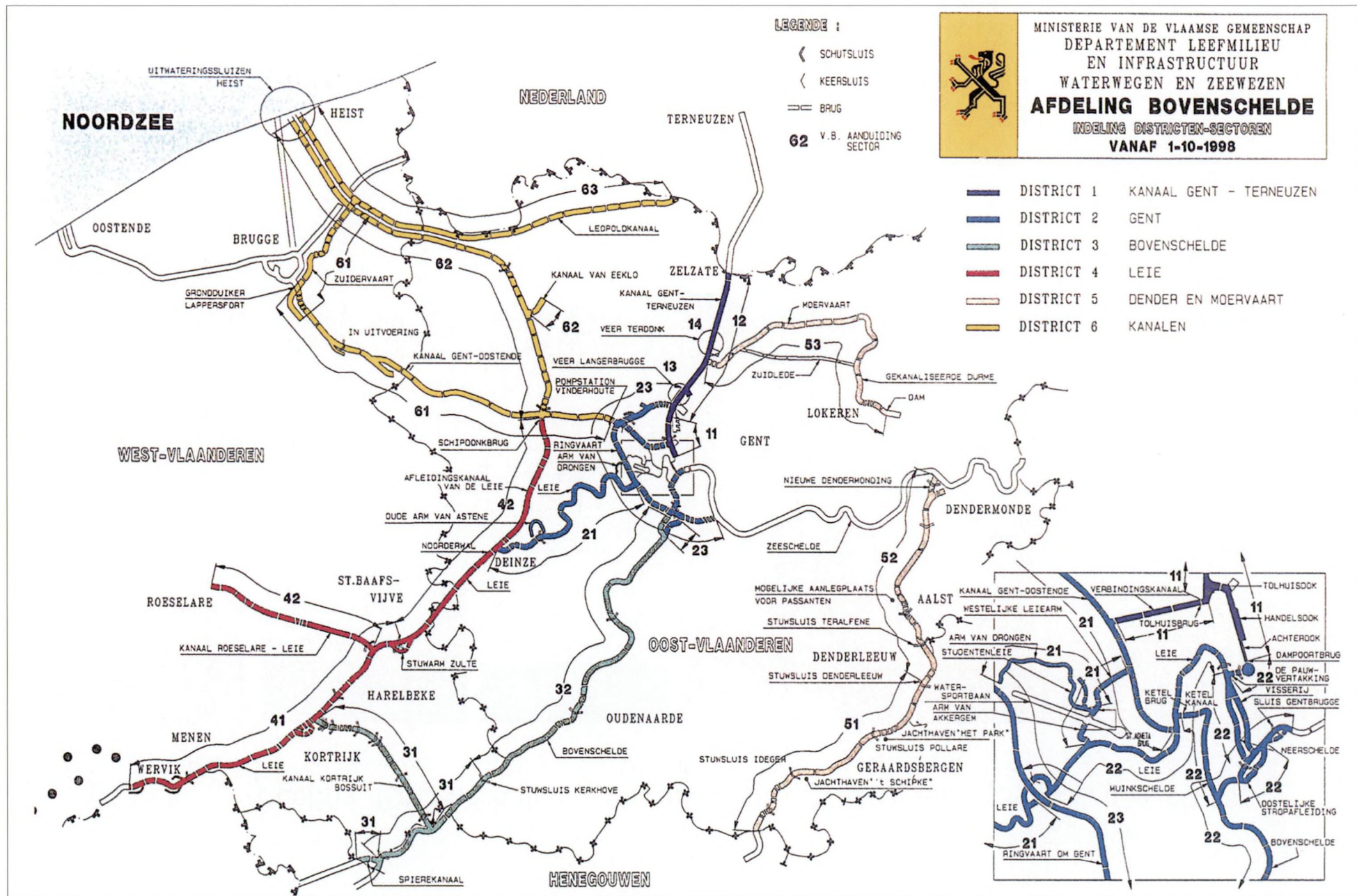


# Afdeling Bovenschelde - Organogram - Districten - Sectoren

1/10/1999









**Samenstelling**

ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
departement Leefmilieu en Infrastructuur  
administratie Waterwegen en Zeewezen  
afdeling Bovenschelde

**Verantwoordelijke uitgever**

ir. Eric Van den Eede  
afdelingshoofd  
Nederkouter 28 9000 Gent

**Coördinatie en lay-out**

Herman Van der Straeten  
Fotografie  
Luchtfoto Kluizendok: Henderyckx - Izegem

**Depotnummer**

D/2000/3241/180

**Druk**

Goekint Graphics • (059)51 43 43

**Voorraad**

2500

Afdeling Vloot  
Erik Blomme  
Sir Winston Churchillkaai 2  
8400 OOSTENDE

IN-VLOOT-OOSTENDE

23 NOV. 2000

16EM-I-2000-5114.-COLT

*P. Beckers*  
*23/11 0*  
*W. Van der Straeten*  
*CH + MD + ASP*

ons kenmerk  
COM/031100

uw kenmerk

uw brief van

vragen naar / e-mail  
Herman Van der Straeten  
[Herman.Vanderstraeten@lin.vlaanderen.be](mailto:Herman.Vanderstraeten@lin.vlaanderen.be)

telefoonnummer  
(09) 235 00 51

datum  
13 november 2000



Betreft : Jaarboek Afdeling Bovenschelde 1999.

Geachte,

Voor de derde maal biedt de afdeling Bovenschelde u haar jaarboek aan. Opnieuw hoop ik dat deze publicatie u inzicht zal verschaffen omtrent de activiteiten van de afdeling en aldus tegemoet komt aan de behoefte aan interne en externe communicatie. De publicatie is voor het eerst ook voorzien in digitale vorm en zal eerlang via het intra-/internet kunnen geraadpleegd worden. In deze derde editie heeft de zetduivel zich echter een baan gezocht naar pagina 33. Gelieve de gegevens van rang A1 (eerste rij in de tabel van de personeelsformatie) te vervangen als volgt : 'mannen vte = 18, som vte = 21 en aantal = 22'. Moge het jaarboek 1999 even positief ontvangen worden als de voorgaande.

Hoogachtend,

ir. Eric Van den Eede  
afdelingshoofd



